

Le transport routier de marchandises au Portugal (conditions économiques de 2003)

Dans ce numéro des Cahiers de l'Observatoire, le Comité National Routier a choisi de présenter une monographie sur les spécificités économiques et sociales du secteur du transport routier de marchandises au Portugal. Cette étude, réalisée par le CNR, avec l'aide des experts du cabinet international Prognos, a été complétée grâce à la contribution de l'ANTRAM, principale organisation professionnelle représentant les intérêts des entreprises de transport routier au Portugal. Les informations figurant dans cet article retiennent les conditions économiques prévalant en 2003.

Tandis que le Portugal adhère à la Communauté européenne en 1986, il était alors considéré comme se trouvant dans une situation économique analogue à celle des pays les plus avancés des PECO. Cette précarité se mesurait alors par la faiblesse de son PIB par tête et surtout par un coût du travail très largement inférieur à la moyenne des pays membres, et ce en raison d'un système de protection sociale quasi inexistant. Bien entendu, l'adhésion du Portugal, de même que celle de l'Espagne, avaient suscité, à l'époque, les mêmes craintes chez les transporteurs que celles générées aujourd'hui avec l'entrée dans l'UE, le 1er mai dernier, de la Pologne, de la Lituanie ou encore de la Hongrie.

Aujourd'hui, le CNR choisit donc de présenter ce pays, certes parmi les plus périphériques de l'Union européenne, mais dont on dit qu'il a parfaitement réussi son intégration politique et sa mutation économique. L'élection de son ancien premier ministre, J.M.D Barroso, à la présidence de la Commission européenne en juin dernier n'en est qu'une illustration. Le solde des échanges commerciaux (UE et France) avec la péninsule ibérique, déficitaire au début des années quatre-vingt, s'est totalement retourné depuis l'adhésion du Portugal. Aujourd'hui, une centaine de filiales industrielles de groupes étrangers ont pris pied dans ce pays, ce qui représente un chiffre d'affaires d'environ 8 milliards d'euros. Les Portugais couvrent désormais 97% de leur potentiel d'exportation vers l'Union européenne, un rééquilibrage qui s'est opéré au détriment des échanges avec les Etats-Unis ou même le Japon.

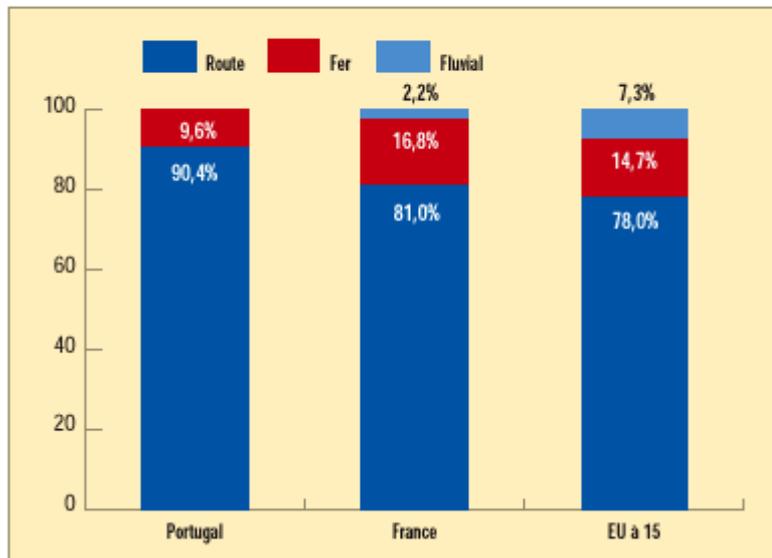
Le Portugal, qualifié de très libéral, représente aujourd'hui un concurrent sérieux en Europe, et même s'il est démontré, dans une étude publiée par la Direction des relations économiques extérieures (Focus n°8 du 18 juillet 2003), que les inquiétudes liées à la concurrence par les coûts (écart des salaires, de la fiscalité, etc.) se sont bien dissipées depuis 1986, il est un fait que dans le secteur du transport routier, celui qui nous intéresse, de nombreuses disparités subsistent sur ce que l'on appelle aujourd'hui la productivité des prix de revient.

Après un cadrage sectoriel, qui permettra de mieux situer le pavillon portugais en Europe, le CNR se proposera dans cet article de pointer les différences majeures avec la France, notamment en ce qui concerne les conditions d'emploi et de rémunérations du personnel de conduite. Par ailleurs, le CNR, grâce aux nombreux éléments fournis par l'ANTRAM, proposera une évaluation comparée en euros des principales composantes de coûts pour une entreprise de TRM portugaise et française.

Panorama

En 2000, le transport de marchandises sur le sol portugais fut de 22,6 milliards de tonnes-kilomètres. Cela équivaut à environ 7% de l'activité intérieure française et 1,3% de l'UE à 15.

Parts modales des transports de fret intérieurs en 2000, sur la base des t-km tous pavillons



Ni la navigation fluviale, ni les oléoducs n'existent au Portugal. Les transports de marchandises sont assurés à plus de 90% par la route, le reste étant dévolu au mode ferroviaire. La route domine donc encore plus au Portugal qu'en France ou en Europe.

La part d'activité assurée par le compte d'autrui est d'environ 70% du transport total de fret routier sous pavillon portugais. Cette estimation date de 1999. Depuis le Portugal n'a pas déclaré le compte propre.

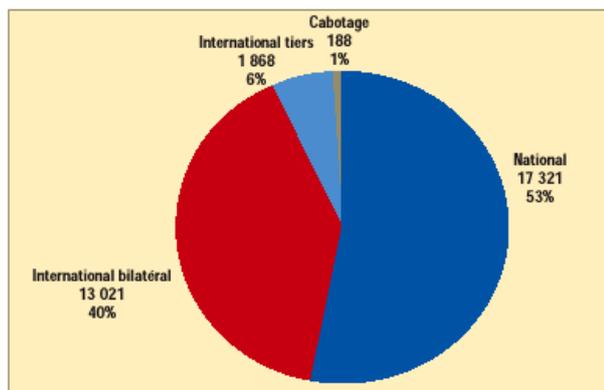
L'activité du pavillon portugais

Pour positionner le pavillon portugais dans le reste de l'Europe, on dispose d'une étude portant sur l'ensemble des pays de l'Union à 15, excepté la Grèce, mais comprenant la Norvège. On nommera cet ensemble UE (~15).

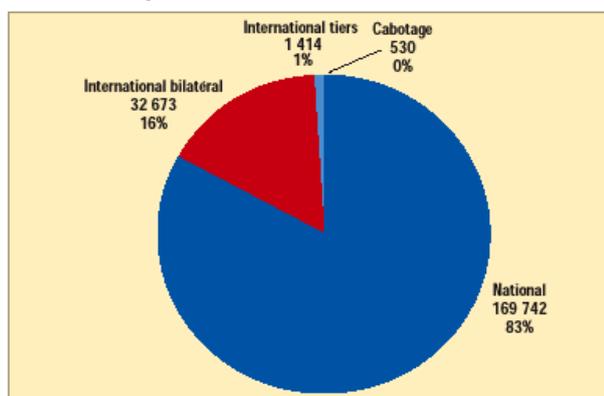
L'activité totale de TRM du pavillon portugais est estimée à 32,4 milliards de t-km en 2002. Cela équivaut à 16% du pavillon français ou encore 18% du pavillon espagnol. En UE (~15), le pavillon portugais pèse 2% de l'activité.

Répartition de l'activité

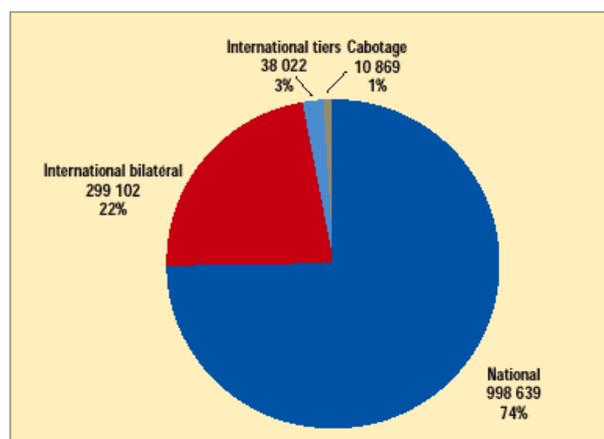
Activités du pavillon portugais (en t-km)



Activités du pavillon français (en t-km)



Activités de l'ensemble UE (~15) (en t-km)



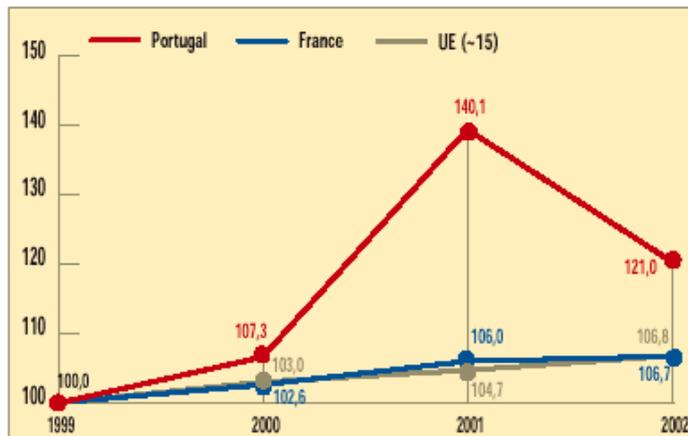
Le Portugal dispose d'un marché national réduit, près de 10 fois inférieur au marché français. Naturellement, le pavillon portugais se tourne vers l'international, où il opère avec de forts avantages concurrentiels. L'international pèse 47% de l'activité du pavillon portugais, contre seulement 17% pour les français et 26% pour l'ensemble UE (~15).

Evolution des activités

* L'activité **nationale** a connu une mauvaise année 2002. Malgré cela, elle reste beaucoup plus dynamique (+21% sur 4 ans) que celle de la France et de l'ensemble européen (+6,7%).

Evolution des transports nationaux par pavillon

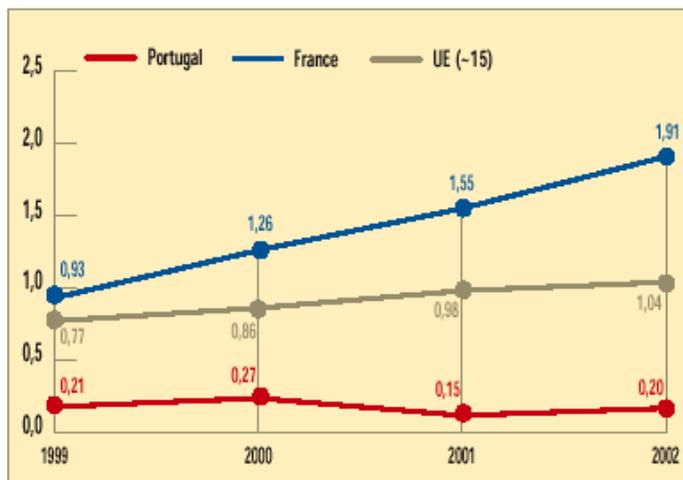
(sur la base des t-km) Base 100 en 1999



* Le territoire portugais est extrêmement peu **caboté**. Il fait partie des trois pays les moins touchés avec la Finlande et l'Irlande. Il est 10 fois moins touché que le marché français. Le cabotage est contenu au Portugal alors qu'il est en croissance nette et régulière en France et en moyenne européenne.

Taux de pénétration du cabotage par territoire

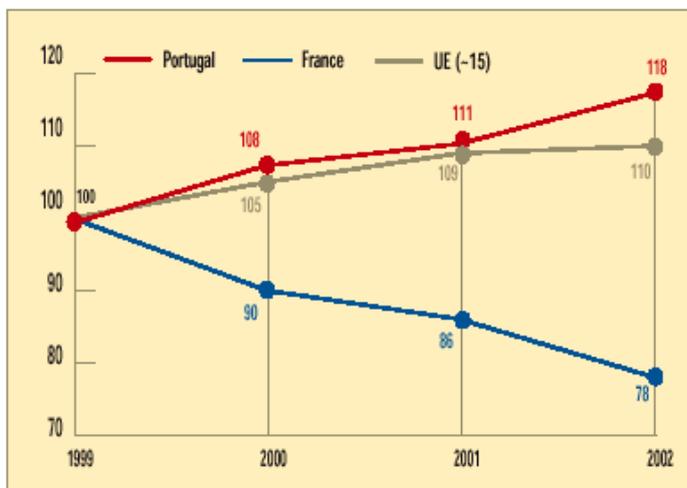
(sur la base des t-km) Cabotage/(national + cabotage)



* L'évolution des transports **bilatéraux** par pavillon en Europe témoigne d'une redistribution forte et rapide des activités. La croissance des pavillons est nettement dispersée autour de la moyenne européenne qui est donc peu représentative. Il y a de grands gagnants tels que l'Espagne, avec une croissance de 49,3% sur 4 ans et la première place en volume, ou la Belgique, avec une croissance de 45,6% sur 4 ans. D'autres pavillons, comme ceux de l'Irlande et du Luxembourg, connaissent une croissance encore plus forte, de l'ordre de 60%, mais sur des volumes encore très faibles, de l'ordre de 1% du marché européen.

A l'opposé, il y a de grands perdants, tels le Royaume-Uni : -24,3% sur 4 ans, et la France : -22,2%. Dans ce panorama, le pavillon portugais connaît une croissance presque sage avec +18,5% sur 4 ans. Son activité en volume est elle aussi "intermédiaire" : 8ème rang sur 15 pays, 4,4% du volume de l'ensemble.

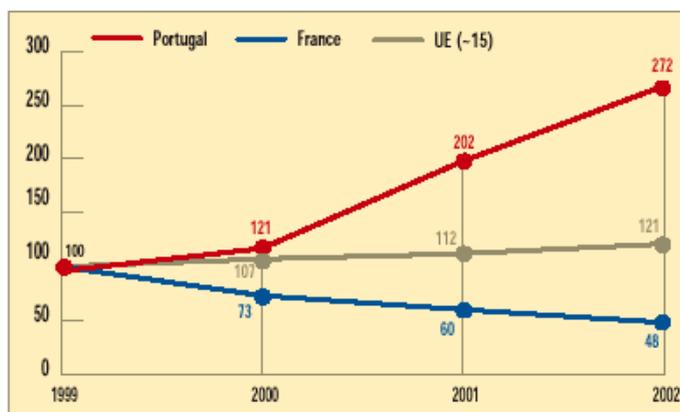
Evolution des transports internationaux bilatéraux par pavillon (sur la base des t-km) Base 100 en 1999



*L'activité du pavillon portugais en **trafic tiers** est encore plus dynamique. Il a été multiplié par 3 en 4 ans. C'est la plus forte hausse européenne après celle de la Suède (qui partait quasiment de zéro). En 2002, le pavillon portugais se situe au 7ème rang et réalise 4,9% de l'ensemble européen.

Le trafic par pavillon tiers est un indicateur de la compétitivité des pavillons beaucoup plus important que celui du cabotage. En effet, il pèse environ 13% des transports bilatéraux, contre 1% pour le cabotage dans le national.

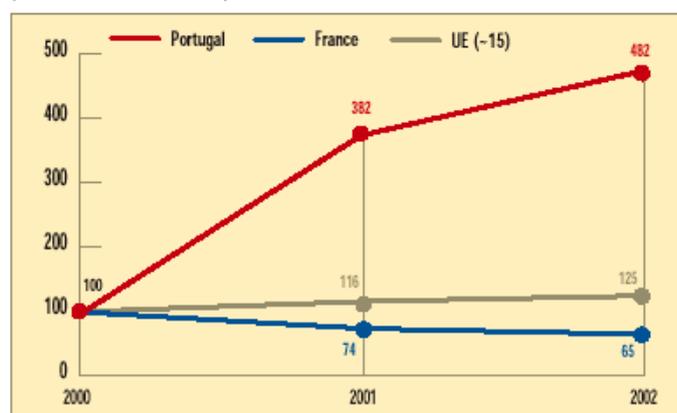
Evolution des transports internationaux par pavillon tiers (sur la base des t-km) Base 100 en 1999



*Malgré une progression vertigineuse, le **cabotage** du pavillon portugais demeure faible : 10ème rang européen et 1,7% de l'ensemble européen.

Evolution du cabotage réalisé par les pavillons

(sur la base des t-km) Base 100 en 2000



Principaux marchés internationaux

Les pays avec lesquels le Portugal échange le plus par TRM sont l'Espagne, la France et l'Allemagne.

Portugal	ES	FR	DE	IT	NL	UK	BE
à destination de	3287	1134	902	881	432	378	321
en provenance de	4777	1562	1214	1159	311	291	314
Total	8064	2696	2116	2040	743	669	635

en millions de tonnes-kilomètres, année 2002

Les résultats du tableau de la page 15 sont en t-km. La hiérarchie serait quasiment identique avec des tonnes échangées puisque le classement est inversement proportionnel à la distance.

On observe que le Portugal est plutôt importateur avec les quatre premiers pays dont la France et plutôt exportateur avec les trois suivants. Hormis avec la Belgique, les flux sont déséquilibrés, de type 42/58.

Les acteurs

Sauf mention contraire, les données de cette partie concernent les entreprises de TRM pour compte d'autrui en 2001.

Précision : en italique valeur française comparable

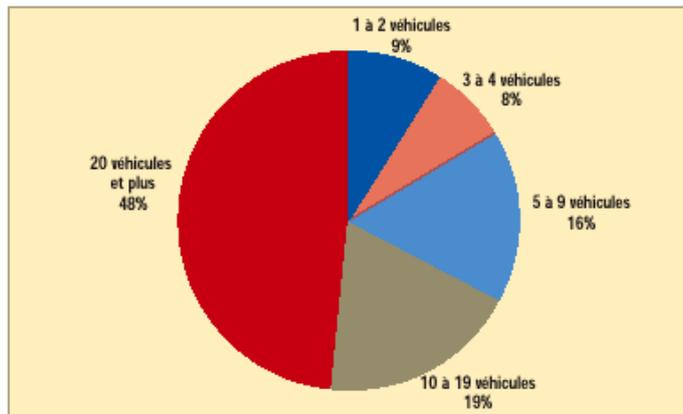
* **Nombre d'entreprises** de TRM : 8 401 (41 062) en 2001, plus de 12 000 en 2003. Cette dernière donnée est encore provisoire, mais elle montre le très fort dynamisme du secteur. Ce qui ne va pas sans instaurer un climat de concurrence sévère.

* **Parc** de véhicules de transport de marchandises de moyen et fort tonnage : 52 832 véhicules moteurs (233 600) exploités en compte d'autrui. 40% des entreprises n'ont qu'un ou deux véhicule(s) moteur(s) et 6,5% des entreprises en ont vingt ou plus.

* **Activité** : 49% des entreprises de moins de 20 véhicules moteurs ont une activité exclusivement nationale. En revanche, parmi les entreprises possédant au moins 20 véhicules moteurs, 83% ont une activité tournée toute ou partie vers l'international.

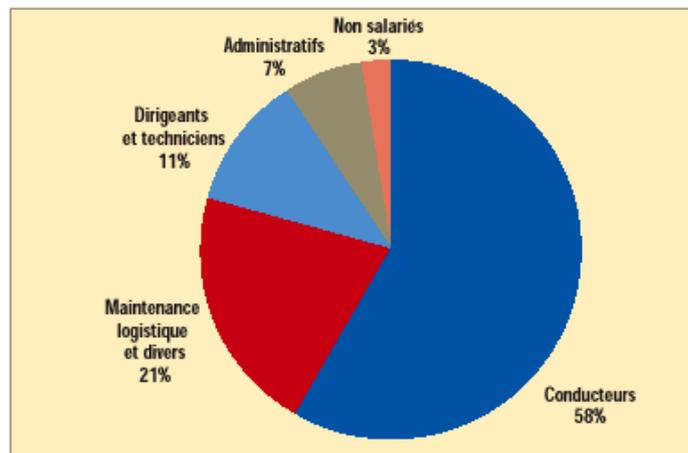
* **Personnels occupés** : 62 818 (348 270) salariés et non salariés. Effectif moyen : 7,5 (8,5 en France, 4,4 en moyenne UE). C'est supérieur à ce que connaissent l'Espagne et l'Italie.

Répartition des personnels occupés (62 818) selon la taille des entreprises



* Catégories d'emploi : 36 651 conducteurs (212 825)

Catégories d'emploi



Conditions d'emploi et de rémunération du personnel de conduite

Composantes du coût salarial

Le salaire de base

**Temps de travail*

Au Portugal, la durée légale du travail est de 8 heures par jour et de 40 heures par semaine. Un système d'heures supplémentaires est prévu dans le cas de dépassement de la durée quotidienne. Concernant la réglementation des temps maximum de conduite et autres périodes, c'est le règlement 3820/85 qui en fixe les modalités. La définition du temps de travail inclut les temps pendant lesquels le conducteur est "à la disposition de son employeur" : temps de conduite, interruptions obligatoires de conduite liées au respect du règlement 3820/85 (régime différent en France), temps d'attente aux chargements et déchargements, temps nécessaires à la préparation du véhicule.

**Rémunération conventionnelle*

Il existe dans le secteur du transport routier de marchandises portugais deux conventions collectives (CCTV) : l'une est signée par l'organisation professionnelle des transporteurs (l'ANTRAM) et le syndicat FESTRU, l'autre est signée par l'ANTRAM et le syndicat SITRA. Le salarié choisit sa convention collective en fonction du syndicat auquel il adhère. S'il n'est affilié à aucun syndicat, il dépendra alors de la convention collective signée entre l'ANTRAM et la FESTRU. Ce sont ces deux conventions collectives qui fixent chaque année les grilles de rémunérations conventionnelles.

Année 2003	Conducteur d'un véhicule lourd (40 tonnes)	Conducteur d'un véhicule léger
Salaire de base	551,30€ / mois	476,63€ / mois

*** Ancienneté**

La prime à l'ancienneté s'élève à 14,52 ¤ par mois tous les trois ans. Elle n'est plus renouvelable après 15 ans d'ancienneté (au bout de cinq fois).

*** Indemnités repas**

Petit déjeuner ou collation : 1,91 euro

Déjeuner ou dîner : 7,50 euros

Découcher : 0,00 euro

Suppléments pour tous les conducteurs

*** Congés**

Le salarié portugais bénéficie de deux mois supplémentaires payés (14 mois), l'un à l'occasion des vacances d'été, l'autre lors des vacances de Noël.

Ces deux mois de salaire sont fondés sur le salaire de base (heures supplémentaires exclues) mais intègrent l'ancienneté et la prime à l'international à laquelle ont droit certains conducteurs.

*** Travail le dimanche, les vacances ou jours fériés :**

+ 200% (1 jour = 1/30ème de mois)

Suppléments pour les conducteurs effectuant du transport national

***Heures supplémentaires**

Première heure : déclenchement à compter de :

- la 9ème heure/ jour : + 50%

- la 10ème heure/jour : + 75%

*** Travail de nuit : + 10%**

- période de référence : intervalle entre 20 h et 7 h du matin ;

- durée de la période de travail : maximum de 8 h de travail de nuit par jour (24 h) en moyenne sur une période d'un mois ;

- période de travail : pour être considérée comme travail de nuit, on doit compter au moins 3 h comprises dans la période de référence.

Suppléments pour les conducteurs internationaux

***Prime TIR**

Cette prime s'élève à 119,01 ¤/mois. Elle est due chaque mois au conducteur portugais effectuant du transport international, excepté avec l'Espagne.

*** "Clause 74"**

Supplément de 1 heure/jour à 50% et 1 heure/jour à 75% sur la base de 30 jours/mois.

Cette clause figurant dans les conventions collectives permet aux conducteurs effectuant du transport international de se voir accorder chaque mois (30 jours) au moins 2 heures supplémentaires.

Ces avantages pour les conducteurs effectuant du transport international sont des spécificités portugaises. Il faut souligner que les primes annuelles sont exonérées d'impôt et de cotisations sociales.

Cotisations à la sécurité sociale

Au Portugal, il n'existe pas de charges sociales spécifiques au transport routier de marchandises. Le même régime est applicable au salaire de tous les employés, conducteurs

routiers ou personnels administratifs. La contribution de l'employeur au système de sécurité sociale se fait sur la base suivante :

- salaire de base incluant l'ancienneté sur **14 mois** ;
- suppléments (heures supplémentaires, travail de nuit, clause 74).

La part de cette contribution est fixée à 23,75% du montant de la base (dont 0,5% pour maladies professionnelles).

Remarques

Les indemnités accordées aux conducteurs n'entrent pas dans la base (indemnités repas).

La prime TIR, accordée aux conducteurs effectuant du transport international, n'est également pas prise en compte dans le calcul de la contribution.

La contribution du salarié au système de sécurité sociale se fait sur la même base que celle de l'employeur. Elle est de 11%.

Assurances

L'employeur doit également s'acquitter d'une assurance contre les accidents, dont le taux varie entre 3% et 6% (moyenne = 4,7%), en fonction de la nature des transports qu'il effectue. Cette assurance repose sur une assiette étendue (salaire, primes et **indemnités de repas ou déplacement**) par rapport à celle de la sécurité sociale.

Comparaison du coût du personnel de conduite entre le Portugal et la France

Coût annuel d'1 conducteur en transport international

Ensemble routier 40 tonnes - conditions économiques de décembre 2003

Coût d'1 conducteur	Portugal	Coût		France	Coût	
Salaire de base pour 40 h hebdomadaires	551,30 € x 14 mois	7 718 €	SALAIRES + INDEMNITES	210 jours d'activité 204 h de service par mois	23 496 €	
Ancienneté (6 ans)	2 x 14,52 € x 14 mois	407 €				
Clause 74 2 heures supplémentaires 30 jours par mois	Salaire horaire (551,30 € + 14,52 € x 2) x 12 / (40 x 52) = 3,35 €/h Montant des heures supplémentaires 3,35 € x (1,50 + 1,75) = 10,89 € 10,89 € x 30 jours x 14 mois	4 574 €				
Prime TIR	119,01 € x 11 mois	1 309 €				
Travail le samedi et le dimanche (5 samedis ou dimanches travaillés dans le mois en transport international)	58,03 € x 5 jours x 11 mois	3 192 €				
Indemnité de déplacement (spécifique international)	35,79 € x 22 jours x 11 mois	8 661 €				47,10 € x 210 jours
Sous-total : salaire et primes		25 861 €			33 388 €	
Cotisations à la sécurité sociale (les primes sont exclues)	15 890,21 € x 23,75%	3 774 €	CHARGES PATRONNALES	816,38 €/mois (après allègements « Fillon »)	9 797 €	
Assurance (sur toutes sommes versées y compris frais de déplacement)	25 860,50 € x 4,7%	1 215 €				816,38 € x 12 mois
TOTAL		30 850 €				

Coût kilométrique	Portugal	140 000 km	France	108 107 km	Ecart P/F
Coût du personnel de conduite pour 1 km parcouru	30 850 / 140 000	0,22 €/km	43 185 / 108 011	0,40 €/km	-45%

*Le poste "**Personnel de conduite**" représente environ 32% de la structure totale des coûts dans une entreprise de transport portugaise. A titre de comparaison, au mois de décembre

2003, ce poste représentait 36% de la structure totale des coûts dans une entreprise de transport française évoluant dans les mêmes conditions.

*Coût horaire d'un conducteur

La durée légale du travail est de 40 h au Portugal. Du mode de rémunération des conducteurs effectuant du transport international (bénéficiant, de droit, de deux heures supplémentaires par jours), peut se déduire la durée "théorique" du travail : 40 h + (2 h x 5 jours) = 50 heures par semaine.

En 2003, l'ANTRAM a mené une enquête auprès de 25 entreprises portugaises, représentant un effectif global de 1 962 salariés, dont 576 conducteurs effectuant du transport international. Il en est ressorti, qu'en moyenne, la durée hebdomadaire de travail d'un conducteur effectuant du transport international est d'environ 49,2 heures. Les résultats de cette enquête montrent également que 73% du temps de travail est consacré à la conduite, les 27% restant étant consacrés aux autres tâches ou inactivités payées.

Coût horaire	Portugal	2271 h/an	France	2086 h/an	Ecart P/F
Coût du personnel de conduite pour 1 h de temps de travail	30 849,86 / 2 271	13,60 €/h	43 184,56 / 2 086	20,70 €/h	- 34,3%
Coût du personnel de conduite pour 1 h de conduite	30 849,86 / 2 271 x 73%	18,60 €/h	43 184,56 / 2 086 x 75%	27,60 €/h	- 32,6%

Masse horaire de travail annuel pour un conducteur portugais :

(50 h par semaine x 48 semaines travaillées) (10 h par jour x 11 jours fériés) = **2 290 h/an**

ou

(49,2 h par semaine x 48 semaines travaillées) (9,84 h par jour x 11 jours fériés) = **2 252 h/an**

Moyenne : 2 271 h/an

Le **coût horaire de travail** d'un conducteur évoluant dans les conditions présentées ci-dessus est en moyenne de :

$30\,849,86 / 2\,271 = \mathbf{13,60\ euros/h}$

Le **coût horaire de conduite** d'un conducteur évoluant dans les conditions présentées ci-dessus est en moyenne de :

$30\,849,86 / (2\,271 \times 73\%) = \mathbf{18,60\ euros/h}$

Portugal : une faible productivité

Le TRM au Portugal se distingue des autres pays de l'UE par une faible productivité. Ce phénomène est plus accentué pour le compte propre que pour le compte d'autrui.

Le transport pour compte d'autrui demeure suffisamment productif pour conserver 50% de part de marché sur les transports internationaux depuis et à destination du Portugal.

A l'international, le défaut de productivité est attribué en grande partie à la situation périphérique du pays.

Plus généralement, il est dû à des facteurs structurels de deux sortes :

* géographiques : en raison de distances plus courtes en national, le temps perdu lors des opérations de chargement/déchargement est plus important. En outre, le coefficient de remplissage est de 67% contre 83% en Espagne.

* sectoriels :

- il s'agit d'un secteur d'activité très fragmenté, avec une flotte de véhicules vieillissante : 31% des véhicules ont 5 ans ou moins, contre 49% en Espagne et 58% en France,

- le taux de sous-traitance est faible en raison d'un style de management traditionnel allié à un manque d'organisation des PME portugaises,

- des chefs d'entreprise généralement peu qualifiés et peu enclins à investir dans des outils informatiques dont ils ne voient pas les effets positifs,

- la part du personnel administratif est très importante.

Ensemble des coûts de revient

Disposant d'informations communiquées par l'ANTRAM, le CNR propose une grille comparative des coûts d'une entreprise de TRM au Portugal et en France. Les coûts kilométriques ont été calculés sur la base de 120 910 km en France et 140 000 km au Portugal. Les coûts de véhicule ainsi que les coûts de personnel sont rapportés à une journée, sur la base annuelle de 229,7 jours d'exploitation en France et 232 jours au Portugal.

On peut remarquer que les postes de coûts faisant apparaître des différences sensibles avec la France sont ceux où la part de la main-d'œuvre est importante. Outre le coût du personnel de conduite qui représente 32% dans la structure du coût de revient d'une entreprise de TRM au Portugal (tandis que cette part est de 42,9% en France), le poste entretien-réparations est ainsi nettement plus élevé en France qu'au Portugal.

Quant au carburant, si le prix du gazole au Portugal est moins élevé (d'environ 10%) qu'en France, en revanche son coût est quasiment similaire, ce qui peut paraître surprenant. En fait, comme il s'agit de transport international, l'ANTRAM propose un prix moyen basé sur l'achat de gazole dans les différents pays que sont l'Espagne, la France, l'Allemagne et naturellement le Portugal.

Coûts kilométriques

	Portugal	France
Carburant	0,205 €	0,206 €
Pneumatiques	0,028 €	0,025 €
Entretien-réparations	0,040 €	0,066 €
Péages	0,050 €	0,048 €

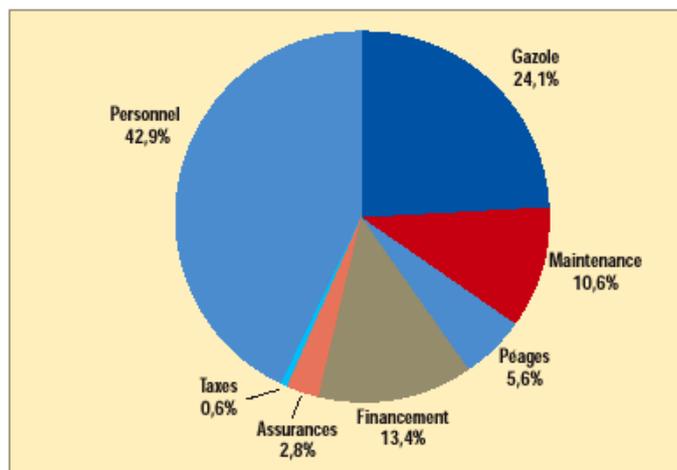
Coûts de véhicule

	Portugal	France
Financement	69,00 €	60,41 €
Assurances	10,99 €	12,65 €
Taxes	1,83 €	2,67 €

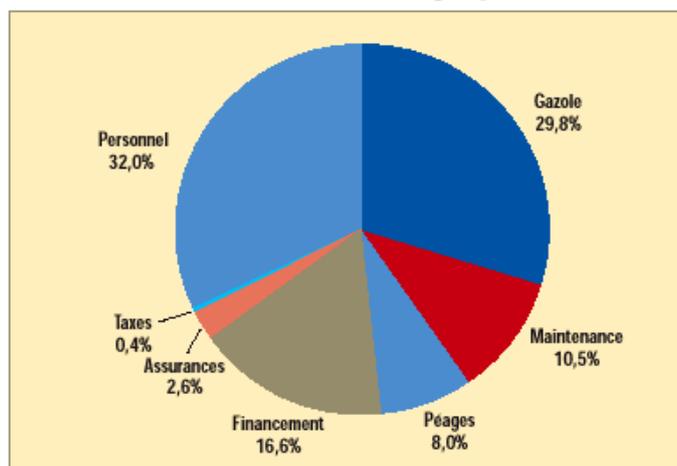
Coûts de personnel incluant les frais de déplacement et les charges patronales

	Portugal	France
	133,15 €	193,05 €

Structure du coût de revient France, juin 2003



Structure du coût de revient Portugal, juin 2003



Conclusion

Rendre compte des conditions d'exploitation et des coûts de revient chez nos voisins européens n'est pas toujours chose aisée car les pays dotés d'une structure d'observation sont peu nombreux. Le Portugal en fait partie et c'est avec le plus grand plaisir que le CNR a pu échanger données et méthodes avec l'ANTRAM.

Comme il a été expliqué et chiffré, le pavillon portugais gagne principalement sur ses coûts de personnel de conduite : ils sont environ un tiers moins élevés que ceux connus en France. Un avantage comparatif majeur pour opérer sur le réseau routier européen. Certes, le pavillon portugais ne pèse encore que 2% de l'activité en Europe occidentale, mais ses transports internationaux effectués pour des pays tiers ont été multipliés par 3 ces 4 dernières années. C'est à ce titre le pavillon le plus dynamique de l'UE à 15.

Benjamin LEO

Alexis Giret